

De Pers Recensie van maandag 22 april 2019

I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van
werknemers en voormalige
werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 700, 22 april 2019.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

of als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[Volg deze link](#), [het is hier](#), [vindt u deze gisteren](#).

De pers recensie van maandag....

> **Air France: "Onze vliegtuigen zijn veel meer op tijd dan voorheen".**

(bron franceinfo) 17 april - Anne Rigail is de eerste vrouw die Air France leidt. Aan het hoofd van het bedrijf sinds december wil ze de bladzijde omslaan over een moeilijk jaar voor het bedrijf, gekenmerkt door een lang sociaal conflict, maar ook door veel vertragingen en afgelaste vluchten. (...) **"Onze vliegtuigen zijn meer op tijd dan voorheen,"** zegt ze. "In maart waren we zesde op de internationale ranglijst van de stiptheid van de vluchten. De uitdaging is nu om deze prestatie volgende zomer, tijdens de piekperiode, te handhaven (...)
Ons plan zal het mogelijk maken om de onzekerheden te compenseren".

Het bedrijf zal zijn vloot uitbreiden: "We hebben al zeven B787's en we zullen er komend jaar drie nieuwe B787's aan toevoegen", zegt Anne Rigail. Air France rekent ook op de nieuwe Airbus: "We beginnen de A350, die voor ons een kernvloot zal zijn, te verwelkomen. De eerste komt in september aan. In het komende jaar zullen we er zes van hen verwelkomen.

Om klanten aan te trekken, **wil het bedrijf het aanbod uitbreiden** door "de cabines van de hele langeafstandsvloot te moderniseren", met "volledig vlakke business class bedden", grotere videoschermen en wifi

aan boord. Maar, belooft Anne Rigail, deze veranderingen zullen niet leiden tot een tariefverhoging. (...)

Het bedrijf Transavia, dat steeds succesvoller wordt, zal worden ontwikkeld. De lagekostendochteronderneming van Air France exploiteert momenteel 39 vliegtuigen. Anne Rigail wil verder gaan: "De vakbonden en alle medewerkers begrijpen het belang van de ontwikkeling van Transavia voor de kracht van Air France-KLM". (...)

***Mijn commentaar:** Anne Rigail schetst hier de strategie van Air France. Op korte termijn zal het belangrijkste zijn om de zomer door te brengen, het drukste seizoen, met minder onregelmatigheden dan vorig jaar.*

> **Waarom Franse piloten willen toeslaan in mei**

(bron Le Point) 19 april - (...) In een brief met stakingsbericht aan Matignon en de departementen van Transport en Arbeid **eist de National Airline Pilots Union dat de specifieke representativiteit van de piloten en het pensioenfonds van de vliegtuigbemanning behouden blijft**, zegt La Tribune. Deze sociale beweging zou gevolgen hebben voor alle piloten die lid zijn van de SNPL, namelijk Air France (ongeveer 90%), maar ook Aigle Azur, Air Austral, Air Caraïbes, Air Caraïbes, ASL Airlines, Corsair, XL Airways, enz. Buitenlandse bedrijven zoals Easyjet en Vueling maken zich ook zorgen wanneer piloten die in Frankrijk gevestigd zijn zich bij de SNPL secties aansluiten. Het

bericht (...) geeft aan dat **de beweging begint op maandag 6 mei en eindigt op zaterdag 11 mei** om 23:59 uur. (...) Als

eerste punt van de eisen **willen de piloten hun sterke representativiteit behouden in de colleges die de sociale akkoorden ondertekenen, ook al zijn ze een minderheid in het bedrijf**. Als de LOM-wet wordt toegepast, kunnen gekozen vertegenwoordigers van het grondpersoneel (de meerderheidscategorie van het bedrijf) teksten over hen ondertekenen.

De tweede eis loopt vooruit op het nationale debat over pensioenen. Zal het pensioenfonds voor vliegtuigbemanningen (CRPN) in het kader van de hervorming verdwijnen? Deze regeling, die voor ondernemingen twee keer zo duur is als de traditionele "uitvoerende" regeling, bepaalt momenteel dat de volledige rechten na 25 jaar activiteit onvoorwaardelijk worden. Gemiddeld gaan leden van het cabinepersoneel op 56-jarige leeftijd met pensioen.

Mijn opmerking: Tijdens de conferentie over het luchtvervoer heeft de minister van Vervoer, mevrouw Borne, gevraagd dat de vertegenwoordigers van de werkgevers en de vakbonden één enkele nationale collectieve arbeidsovereenkomst zouden sluiten voor het gehele luchtvervoer. Van de meer dan 100.000 werknemers in de sector profiteren er 30.000 niet van.

De SNPL, de belangrijkste Franse pilotenbond, vreest dat als deze collectieve overeenkomst wordt gesloten, zij haar exclusiviteit zal verliezen ten opzichte van de onderhandelingen die hen aangaan.

Het voorbeeld van Air France zou hen echter moeten geruststellen. Er bestaat reeds een joint venture-overeenkomst. De specifieke regels voor de drie personeelscategorieën (grondpersoneel, commercieel vluchtbemanning, piloten) zijn echter het onderwerp van categorische overeenkomsten. Ze worden alleen onderhandeld en ondertekend door representatieve vakbonden in hun categorie.

> Data Analytics: de strijd tussen OEM's en onderhoudsbedrijven zal intensiever worden.

(bron Journal de l'Aviation) 16 april - Als er één onderwerp is waarover alle spelers eensgezind waren op de laatste MRO Americas show in Atlanta, dan is het wel dat er **voorspellende algoritmes** beginnen te worden ontwikkeld en dat ze simpelweg **een revolutie zullen teweegbrengen in de onderhoudssector in de komende jaren.** (....)

En dit is slechts het begin, enerzijds **omdat de voorspellende instrumenten logischerwijs zullen evolueren naar prescriptieve instrumenten**, waardoor de besluitvormingsprocessen van onderhoudstaken aanzienlijk zullen verbeteren en tegelijkertijd de kosten ervan zullen worden geoptimaliseerd, maar anderzijds ook omdat de hoeveelheid beschikbare gegevens gewoonweg zal exploderen met de toename van het aandeel van de nieuwe generatie vliegtuigen in de wereldvloot. (...) Het is duidelijk dat de eeuwige discussie over data-eigendom weer op gang is gekomen en het is duidelijk dat de **grote MRO-bedrijven het meest te verliezen hebben van de OEM's, die nu een nieuw en uiterst krachtig wapen hebben: kennis van de evolutie van hun product gedurende hun hele levenscyclus**, kennis die tot nu toe alleen in handen was van de operatoren zelf, maar ook van de aangesloten onderhoudsbedrijven.

Voorlopig kiezen de luchtvaartmaatschappijen hun ORR-provider nog niet op basis van dit criterium, maar velen zijn van plan om van

deze nieuwe instrumenten gebruik te maken om hun activiteiten in de zeer nabije toekomst te verbeteren. De strijd zal daarom intensiever worden.

Mijn opmerking: De term OEM ("Original Equipment Manufacturer") verwijst naar een bedrijf dat reserveonderdelen voor een andere entiteit produceert.

MRO-dienstverleners ("Maintenance, Repair and Operations") leveren onderhoud, reparatie en revisie van vliegtuigen. AFI KLM E&M is de op een na grootste MRO-provider ter wereld.

De concurrentie op het gebied van luchtvaartonderhoud is zeer sterk tussen OEM's, ORR's en fabrikanten. In de komende jaren kan het verschil worden gemaakt via voorspellende onderhoudsinstrumenten. Airbus met zijn Skywise-tool, AFI KLM E&M met zijn Prognos-software loopt nu voorop bij de ontwikkeling van deze tools.

> De Verenigde Staten kijkt "zeer aandachtig" naar de overeenkomst tussen Qatar en de lucht Italië

(bron Reuters, vertaald met Deepl) 10 april - De **Verenigde Staten onderzoeken de verwerving door Qatar Airways, een luchtvaartmaatschappij in staatseigendom, van een belang van 49% in Air Italy, dat** sinds juni op Amerikaanse bestemmingen vliegt, als onderdeel van een besluit dat Amerikaanse wetgevers als een schending van de overeenkomst beschouwen om geen nieuwe vluchten aan de binnenlandse markt toe te voegen. (....)

Air Italy vliegt sinds juni vorig jaar op New York en Miami en zou deze maand beginnen op San Francisco en Los Angeles en in mei op Chicago. (....)

Scott Reed, campagneleider van het Open and Fair Skies Partnership, een groep die de drie grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartvakbonden vertegenwoordigt, zei dat (....) "beide partijen zich zorgen maken over het feit dat **Qatar Airways de overeenkomst van vorig jaar met de VS schendt - waardoor de financiën ondoorzichtiger in plaats van minder transparant worden en Air Italy wordt gebruikt als substituut voor de Amerikaanse luchtvaartindustrie**". (...)

In een begeleidende brief bij deze overeenkomsten heeft de regering van Qatar aangegeven dat zij niet van plan is extra vluchten van Qatar naar Amerikaanse bestemmingen te lanceren, maar dat sommige

passagiers aan boord van vluchten in Europa zullen gaan voordat zij een vlucht naar Amerikaanse bestemmingen nemen.

Mijn opmerking: De Wereldhandelsorganisatie (WTO) heeft de meeste luchtvervoersdiensten van haar toepassingsgebied uitgesloten: verkeersrechten en diensten die rechtstreeks verband houden met het verkeer.

Om deze leemte op te vullen hebben de Verenigde Staten vorig jaar een bilaterale overeenkomst ondertekend waarin de betrekkingen tussen Qatar en de Verenigde Staten worden geregeld. Qatar Airways heeft zich er vervolgens toe verbonden de financiële transparantie van zijn rekeningen te waarborgen.

Voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is de verwerving van een belang in Air Italy door Qatar Airways een schending van deze overeenkomst.

> Koers naar het oosten voor de AF/KLM & MU Joint Venture.

(bron: Déplacements pros) 18 april - **Air France en haar jarenlange partner China Eastern Airlines (MU)**, die sinds oktober 2017 een belang van 8,8% heeft in de groep Air France-KLM, **bieden deze zomer 18 bestemmingen in Azië aan**. Maar de partner van de groep heeft nog meer meningen. (....)

Zoran Jelkic (General Manager France, AF/KLM) benadrukte dat de **partners de gemeenschappelijke ambitie hebben om bestemmingen uit de respectieve landen op de markt te brengen**. Op dit punt zijn er sinds 2017 600 bedrijfscontracten getekend sinds 2017. (....)

Voortbouwend op haar ontwikkeling en partnerschap kondigt China Eastern Airlines aan dat het op 19 juni een rechtstreekse verbinding Paris Qingdao zal lanceren en dat volgend jaar de Parijse Daxing (de nieuwe luchthaven van Peking) en de Parijse Wenzhou-routes zullen ontstaan. (...)

Mijn opmerking: de eerste partnerschapsovereenkomsten tussen Air France en China Eastern dateren uit 2000. Sindsdien is een joint venture tussen Air France, KLM en China Eastern opgericht. Het is nu volledig operationeel, zoals blijkt uit de recente opening van de lijnen tussen Europa en China.

> Baanuitstapje voor Jet Airways, de Indiase partner van Air France-KLM, voor Jet Airways.

(bron Les Échos) 17 april - De lange **lijdensweg** van **Jet Airways** lijkt tot een einde te komen. Na tevergeefs gezocht te hebben naar een definitieve reddingslijn van banken of de Indiase overheid, **besloot** het bedrijf dat ooit het eerste particuliere Indiase bedrijf was, op woensdag 17 april **eindelijk de volledige stopzetting van zijn activiteiten aan te kondigen**, in afwachting van een hypothetische hersteloplossing. (....)

Deze nieuwe uitwijking van een Indiase luchtvaartmaatschappij, tien jaar na het faillissement van Kingfisher, illustreert de kwetsbaarheid van het luchtvervoer in India, ondanks de dubbelcijferige groei van het verkeer. (....) Jet Airways was lang een rolmodel geweest. (....) Maar managementfouten, zoals de overname van Air Sahara en de buitensporige schuldenlast, in combinatie met de concurrentie van Golf-maatschappijen en hogere olieprijsen, hebben het bedrijf in 2017 in het rood gezet.

De beëindiging van Jet Airways vluchten is ook een grote klap voor Air France en KLM, die ongeveer 60 vluchten per week met Jet Airways naar Delhi, Mumbai, Chennai en Bangalore hebben uitgevoerd. In de nabije toekomst zullen beide luchtvaartmaatschappijen duizenden passagiers die door Jet Airways op hun vluchten of die van andere luchtvaartmaatschappijen zijn achtergelaten, moeten vervangen, met weinig hoop dat ze daarvoor betaald zullen worden. (....)

Door de verdwijning van Jet Airways verliest Air France-KLM niet alleen de onmiddellijke financiële kosten, maar ook een partner op de Indische markt, die "meer dan 1,2 miljoen passagiers" vertegenwoordigde in 2017, waarvan 700.000 op Air France en de helft op de verbindingen voor Noord-Amerika. **Dit zou de Indiase lijnen, die al zwaar onder druk staan van de Golfbedrijven, verder destabiliseren.**

***Mijn opmerking:** Er is nog steeds weinig hoop op herstel voor het Indiase bedrijf Jet Airways. De aanvraagprocedure voor een eventuele hervatting van de procedure loopt tot 10 mei.*

Ondertussen overweegt de Indiase regering om de start- en landingsslots van Jet Airways tijdelijk toe te wijzen aan andere luchtvaartmaatschappijen.

> Lufthansa rapporteerde een aangepast bedrijfsverlies van 336 miljoen euro in het eerste kwartaal.

(bron: Journal de l'Aviation met AFP) 16 april - De Europese luchtvervoersgigant **Lufthansa meldde een aangepast operationeel verlies (EBIT) van 336 miljoen euro in het eerste kwartaal**, voornamelijk als **gevolg van de hogere brandstofprijzen**, volgens voorlopige cijfers die maandag werden bekendgemaakt.

Over dezelfde periode in 2018 had de Duitse groep een positieve gecorrigeerde EBIT van 52 miljoen euro geboekt, aldus Lufthansa in een persbericht, waarbij zij opmerkt dat **de toegenomen concurrentie in Europa ook in de eerste drie maanden van 2019 op de prijzen heeft gewogen**. (...)

Door de verkoop van de activiteiten van Air Berlin vormt het eerste kwartaal van 2018 ook een "zeer hoge vergelijkingsbasis", aldus Lufthansa.

Lufthansa herinnerde zich dat de groep "reeds had gewaarschuwd dat het resultaat van het eerste kwartaal lager zou zijn". (...)

Lufthansa had in haar jaarresultaten al gewaarschuwd dat haar vervoerscapaciteit in 2019 aanzienlijk minder zou toenemen dan verwacht als reactie op de "infrastructurele bottleneck", d.w.z. de moeilijkheden die luchthavens en luchtverkeersleiders ondervinden om de groei van het verkeer te absorberen.

Voor het lopende jaar heeft Lufthansa haar prognose van een operationele marge tussen 6,5% en 8,0%, vergeleken met 7,9% in 2018, herhaald.

> Alitalia: slechts 15 dagen om een oplossing te vinden

(bron AFP) 15 april - De Italiaanse vakbonden luiden de noodklok over de **toekomst van de luchtvaartmaatschappij Alitalia**, terwijl er **15 dagen voor het verstrijken van de termijn** waarbinnen de spoorwegmaatschappij FS haar concrete aanbod tot overname moet indienen, geen **oplossing in zicht is**. (...)

De Italiaanse spoorwegmaatschappij Ferrovie dello Stato (FS) heeft eind oktober een bod uitgebracht om Alitalia over te nemen, maar **wil haar aandelenkapitaal niet verhogen tot meer dan 30%**. (...)

Volgens de Italiaanse pers **zou Delta, naast de 30% van FS, 15% en de Italiaanse Schatkist 15% voor haar rekening nemen. Voor de overige 40% ontbreken dus nog steeds een of meer partners**. Deze moeten worden gevonden vóór 30 april, de door de bestuurders van Alitalia vastgestelde uiterste datum voor een bindend bod.

Volgens berichten in de media is Delta in contact met het Chinese bedrijf China Eastern. (...)

In het geval van het faillissement van FS is de Duitse onderneming Lufthansa nog steeds geïnteresseerd, maar slechts ten dele in de activiteiten, zonder enige aanwezigheid van de staat in het kapitaal en met duizenden ontslagen als gevolg. (...)

***Mijn opmerking:** hoe meer tijd er verstrijkt, hoe korter de tijd die Alitalia kan besparen. Delta Airlines, Air France-KLM's partner in de Noord-Atlantische joint venture, lijkt de laatste hoop van Alitalia te zijn.*

> Boeing: 90 dagen voor een volledig onderzoek van de 737 Max.

(bron Le Figaro) 21 april - **Vertegenwoordigers van negen internationale luchtvaartautoriteiten hebben aangekondigd dat zij voornemens zijn om met ingang van 29 april een gezamenlijke technische evaluatie uit te voeren van de wijzigingen in het Boeing 737 Max geautomatiseerde besturingssysteem.** Het doel is om de betrouwbaarheid van het besturingssysteem van het luchtvaartuig te beoordelen, vast te stellen of het voldoet aan alle van toepassing zijnde regelgeving en vast te stellen welke verbeteringen in de toekomst eventueel nodig zijn. **Dit comité van deskundigen moet zijn conclusies binnen 90 dagen indienen.**

De Amerikaanse vliegtuigbouwer wil zo snel mogelijk alle aanpassingen doorvoeren die nodig zijn om de Boeing 737 Max weer in gebruik te nemen. (...)

Op 16 april voerde Boeing een testvlucht uit van de 737 Max met het aangepaste MCAS overtrekbeveiligingssysteem. Deze vlucht werd gepresenteerd als een cruciale stap in de richting van het verkrijgen van een nieuwe vergunning voor inbedrijfstelling. Het management van Boeing heeft aangegeven dat een nieuwe certificeringsvlucht met het Amerikaanse Federal Aviation Agency (FAA) is gepland. (...)

> Europa is op zoek naar manieren om de files in de lucht te verminderen

(bron Les Échos) 18 april - **Hoe kan de explosie van vertragingen in de luchtvaart als gevolg van problemen met de luchtverkeersleiding in Europa worden beteugeld?** Dit is de vraag die een comité van deskundigen heeft gesteld in een verslag dat eerder deze week aan de Europese Commissie is voorgelegd. (...)

De opstellers van het verslag roepen op tot (...) een grondige hervorming van de organisatie van de luchtverkeersleiding, waarvoor de instemming van alle betrokken staten vereist is.

Omdat de stakingen van de luchtverkeersleider vorig jaar veel krantenkoppen haalden, maar slechts 15% van de vertragingen voor hun rekening namen. De fundamentele problemen blijven het gebrek aan luchtverkeersleiders, de vertraging bij de modernisering van de apparatuur, met name in Frankrijk, en vooral de versnippering van het controlesysteem over de verschillende nationale systemen, 15 jaar na de start van het project "gemeenschappelijk Europees luchtruim". (...)

In plaats van verder te gaan op de weg van een langzame, zo niet onmogelijke eenmaking van het luchtruim, **pleiten de rapporteurs voor een versterking van de rol van Eurocontrol.** Van een eenvoudige coördinator van de nationale controlesystemen **zou de Brusselse instantie dus de echte beheerder van de Europese luchtverkeersleiding worden, die verantwoordelijk is** voor de vluchtprogramma's, maar ook voor de controlecentra zelf.

De bevoegdheden van deze centrale beheerder zouden ook de belangrijkste Europese luchthavens omvatten, evenals alle zaken die verband houden met de modernisering van de apparatuur. Met als doel het verenigen van IT-systemen en het bieden van meer flexibiliteit in het gebruik van middelen.

Een ander voorstel: de verschillende controlecentra zouden zich verbinden tot het sluiten van echte doelcontracten met Eurocontrol en de luchthavens. Dit resulteert in financiële stimulansen of sancties, afhankelijk van de mate waarin dit wordt bereikt. Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens willen al geruime tijd contracten ondertekenen en zijn nu de enigen die de kosten van de vertragingen, die in 2018 op een totaal van 1,7 miljard euro worden geraamd, dragen.

(...) De laatste maatregel die de Europese Commissie vooralsnog heeft

genomen, is echter een verlaging van de stiptheidsdoelstelling voor de periode 2020-2021.

Mijn opmerking: vijftien jaar na de lancering van het project van het gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt in een verslag bevestigd dat het mislukt is. De aanbevelingen van de rapporteurs zullen de problemen op korte termijn niet oplossen. De Europese luchtvaartmaatschappijen verwachten deze zomer een aanzienlijk aantal vertragingen.

> Luchthaven van Toulouse: verkoopprocedure geannuleerd, maar niet het transfercontract.

(bron: abc bourse) 16 april - Het **administratief hof van beroep heeft dinsdag de besluiten betreffende de selectie van kandidaten voor de aankoop van de aandelen van de staat in de luchthaven van Toulouse nietig verklaard**, maar in een persbericht vermeld dat het transfercontract niet onmiddellijk ter discussie werd gesteld. Het administratieve hof van beroep (...) was door drie vakbonden in beroep gegaan tegen de gedeeltelijke privatisering van ATB, waardoor de Chinese Casil-groep 49,99% van de beheermaatschappij van de luchthaven had kunnen overnemen. Zij voerden aan dat het (eerste) "indicatieve bod" door Casil in samenwerking met SNC Lavalin was ingediend, maar dat het definitieve bod alleen door de Casil-groep was ingediend. Het Hof heeft dinsdag in hun voordeel geoordeeld over dit punt. (...) Het Hof heeft **echter gepreciseerd dat zijn arrest op zich geen gevolgen heeft voor de toepassing van de overdrachtsovereenkomst die op 7 april 2015 is gesloten tussen de staat en Casil Europe** (een Franse houdstermaatschappij die is opgericht door de Chinese staatsgroep Shandong High Speed Group en het in Hongkong gevestigde beleggingsfonds Friedmann Pacific Asset Management, redactienota), die (.....) anders een privaatrechtelijk contract is". (...)

***Mijn opmerking:** De Chinese groep CASIL probeert met een comfortabele meerwaarde de 49,9% van de aandelen van de luchthaven van Toulouse die zij in 2015 van de Franse staat kocht, te verkopen. De beslissing van het Hof van Beroep van Toulouse zou dit proces waarschijnlijk kunnen opschorten.*

> Aéroports de Paris inaugureert Orly 3, het knooppuntgebouw van Paris-Orly.

(bron: Air Journal) 19 april - **Groep ADP (Aéroports de Paris)** heeft gisteren officieel **het verbindingsgebouw van de luchthaven Parijs-Orly, genaamd Orly 3, in** aanwezigheid van premier Edouard Philippe en de minister belast met het vervoer, Elisabeth Borne, officieel ingehuldigd. (...) In het kader van de modernisering van de tweede Parijse luchthaven zijn de terminals Orly-ouest en Orly-sud omgedoopt tot **Orly 1 en Orly 2**, het nieuwe knooppuntgebouw in het centrum heet **Orly 3** en **de oude Orly-sud wordt Orly 4**. De **oude** terminal is **nu Orly 1 en Orly 2**, het nieuwe knooppunt in het centrum

heet Orly 3 en de **oude Orly-sud** wordt **Orly 4**. (...)

De Orly 3 instapruimte biedt de mogelijkheid om 4 grote of 8 middelgrote vliegdekschepen te behandelen op 4 "gemengde" vliegtuigstations, wat de flexibiliteit ten goede komt. De helft van de boarding lounge kan ook worden gebruikt in de "dual status"-modus: Schengen of internationaal, afhankelijk van de operationele behoeften. (...)

***Mijn opmerking:** Transavia vliegt sinds 16 april op Orly 3 in het kader van Schengen. De rest van de Transavia vluchten blijft tot half mei op Orly 4 (voorheen Orly South).*

Einde van het persoverzicht

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 11,12 euro aan het einde van donderdag 18 april. Het is 0,27% hoger. Sinds 2011 heeft zij deze drempel van 11 euro slechts tweemaal overschreden, kortstondig in 2014 en gedurende 6 maanden eind 2017.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,17 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel op 71 dollar, het hoogste niveau in 6 maanden. De olieprijsen worden nog steeds gedreven door de productiedalingen en geopolitieke spanningen van Opep in Venezuela en Iran.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10047 mensen ontvangen deze persrecensie live